

# 「環境税及び自動車関係諸税のあり方に関する中間報告」の概要

## 1 研究の背景

国における環境税導入に向けた議論は本格化しているものの、昨年、環境省が提案した「地球温暖化対策税」は国税として制度設計されており、一方、全国知事会の「地方環境税」は、暫定税率廃止に伴う地方の減収分を確保するための地方財政対策としての色彩が濃く、本格的な環境税の制度設計となっていない。このため、CO<sub>2</sub>の削減・抑制に資する環境税のあり方や、地球温暖化施策における地方の役割を踏まえ、地方の立場から環境税を研究する必要性が生じた。

## 2 現状と課題

地球温暖化は、異常気象、食料生産、人の健康、経済活動など、我々の生活そのものに深刻な影響をもたらすと指摘されており、早急な対応が必要となっている。

こうした中、我が国は京都議定書において2008年からの5年間で温室効果ガスを基準年対比6%削減することを約束し、他の主要国が意欲的な目標を掲げることを前提とした上で、2020年までには25%削減することを目標に掲げている。

政府は、この目標の達成に向け、あらゆる政策を総動員する必要があるとしており、特に、環境税の具体的制度設計は早急に取り組むべき課題となっている。

## 3 環境税制について

### (1) 地方税として環境税を仕組む意義

#### ア 地球温暖化対策における地方の財政需要

地方自治体は、地球温暖化対策に大きな役割を果たしており、今後も人々の生活に密着した地域のレベルでの取組みが一層重要になっていくことを踏まえ、環境税の創設に当たっては、地球温暖化対策における地方自治体の財政需要に見合う財源を確保する必要がある。

#### イ CO<sub>2</sub>の削減・抑制効果と税負担の調整等

徴収コストの削減を図りながら、CO<sub>2</sub>の削減・抑制効果を高め、かつ、負担軽減等の調整を柔軟に行うためには、流通の川下段階を課税ポイントとする地方税（軽油引取税及び旧電気税・ガス税）の賦課徴収システムを活用して、課税を行うことが適当である。

#### ウ 地方税財源の充実強化

軽油引取税等の暫定税率廃止に伴う地方の減収分の確保や、地方税財源の充実強化の観点から、新たな環境税を創設する場合は、できる限り地方税として仕組むべきである。

## (2) 環境税の具体案（「表1」参照）

### ア 地方環境税

地方自治体が課税主体となり、全ての化石燃料を対象として、できる限り川下段階を課税ポイントとした税制案。

元売業者等から最終消費者に至る流通経路を化石燃料ごとに分析した上で、CO<sub>2</sub>の削減・抑制効果や賦課徴収事務の効率性などを精査し、現行の軽油引取税の賦課徴収システムも活用して制度設計を行った。

CO<sub>2</sub>の削減・抑制効果が最も期待できる川下課税であることや、全ての化石燃料に対して地方自治体が課税することが大きな特徴であるが、導入に当たっては、相当程度の徴収コストと事務負担の増加が見込まれる。

### イ 化石燃料別の環境税

「地方環境税」を基礎とし、賦課徴収事務の効率化を図る観点から、課税対象を国と地方自治体で区分した税制案。

「地方環境税」の課税対象のうち、石炭については「石油石炭税」、ガソリン・灯油・LPガス（プロパンガス）は「揮発油税」の賦課徴収システムを活用して川上で課税し、これらの課税対象を国税とする制度設計を行った。

徴収コストを抑えつつ、事務執行の効率化を図った実現可能性の高い税制案であるが、「地方環境税」と比較すると、地方の財源が減少し、CO<sub>2</sub>の削減・抑制効果も低下する。

### ウ 国と地方の環境共同税

現行の国税（石油石炭税、揮発油税）と地方税（軽油引取税）の賦課徴収システムを活用しながら、地球温暖化対策における国と地方自治体の役割を踏まえた、柔軟な税源配分や都道府県間の財政調整などを考慮した税制案。

「環境共同税」とすることによって、新たな環境税へと発展・転換したことの意味や意義を明確にすることができるが、我が国では、ドイツやフランスのように国会において地方の意思を反映するシステムが存在していないため、今後、国・地方間の税収配分を決定する協議機構の創設など、具体的な制度設計について検討を行っていく必要がある。

## 4 車体課税について

### (1) 地球温暖化対策における車体課税の意義

我が国では、運輸部門は産業部門に次ぐCO<sub>2</sub>排出部門であり、基準年対比で8.3%増加しているため、自動車が出すCO<sub>2</sub>を削減・抑制する必要がある。このためには、燃料課税が最も効果的であるが、自動車の取得や保有に対する課税は、燃料課税を補完する役割を果たし、一定のインセンティブ効果が期待できる。

特に、自動車重量税や自動車税といった保有段階での課税は、取得段階での課税と比べ、定期的（自動車税は毎年）に課税されるという点において自動車ユーザーに対するメッセージは強いものがあると考えられ、そのインセンティブ効果に対する期待は大きい。

## (2) 自動車重量税（国税）と自動車税（都道府県税）を統合する税制案

（「表2」参照）

### ア 見直しの背景

(ア) 自動車重量税が一般財源化されたことに伴い課税根拠を見直す必要があり、また、エコカー減税の適用期間が平成23年度末に終了することも考慮する必要がある。

(イ) 現行の自動車税は、徴収コスト等の面で課題が多く、制度の見直しを図る必要がある。

※ 平成20年度の都道府県税全体（個人県民税を除く）の収入未済件数のうち、自動車税の占める割合は7割以上となっている。

### イ 税の簡素化と徴収コストの削減

現在、自動車重量税と自動車税の2つの税目が保有段階で課税されていることを考慮し、自動車保有に関する税を簡略化することを検討すべきである。

これに加え、自動車税の徴収コストは大きな課題となっている。自動車重量税と自動車税を統合した上で、自動車重量税の賦課徴収システムを活用し、車検時徴収制度を導入することにより、徴収コストの削減が可能となり、税率の引下げなど国民に還元できる余地が生じる。

### ウ 地方税として仕組む意義

地方自治体は、環境と共生する都市づくりに取り組むとともに、渋滞緩和のための道路整備や森林等の整備保全など、地域に密着した地球温暖化対策を推進している。道路に関しては、渋滞緩和だけでなく、自動車の走行による道路損傷や大気汚染等が発生することから、こうした社会的コストについて、地域の自動車の使用者に負担を求め、地方の財源を確保することは合理性がある。

また、自動車重量税と自動車税は、税源の偏在性が少ないなど、地方税としてふさわしい税目であるとともに、地方自治体が独自の環境施策を推進する上で、政策税制として活用できることも考慮すべきである。

### エ 統合後の税の性格

(ア) 環境損傷負担金的性格

課税標準に環境損傷負担金的性格（自動車の環境性能（gCO<sub>2</sub>/kmなど）に応じた税負担）を組み込む。

(イ) 道路損傷等負担金的性格

自動車の走行による道路損傷や粉塵など大気への環境負荷については、車体重量と密接な関係があるため、車体重量に応じた一定の税負担を求める。

(ウ) 税収目的

環境損傷負担金的性格を組み込むことにより、メーカーの技術進歩による税収の先細りが想定される。自動車税は、都道府県の基幹税目であることを考慮し、一定期間ごとに税率の見直しを行うほか、車両重量と排気量を課税標準に組み込み、安定した税収確保を図る。

表 1

## 環境税の具体案

	地方環境税	化石燃料別の環境税	国と地方の環境共同税
税制案の位置付け	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ かながわ地球環境税を基礎として、地方自治体ができる限り下流で課税する税制案</li> </ul> <p>(別添資料 1)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 左の地方環境税について、賦課徴収事務の効率性や徴収コストの観点から、課税対象を国と地方で区分する税制案</li> </ul> <p>(別添資料 2)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現行の賦課徴収システムを活用した国と地方の共同税案</li> </ul> <p>(別添資料 3)</p>
賦課徴収制度など	<p><b>【地方税】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 石炭 <ul style="list-style-type: none"> <li>→ 大口需要家の申告納付</li> </ul> </li> <li>・ ガソリン、灯油、軽油、重油、LPガス（自動車用燃料以外） <ul style="list-style-type: none"> <li>→ 引取課税</li> </ul> </li> <li>・ LPガス（自動車用燃料） <ul style="list-style-type: none"> <li>→ 販売店課税</li> </ul> </li> <li>・ 都市ガス、電気等 <ul style="list-style-type: none"> <li>→ 消費地課税</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>【国税】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 石炭 <ul style="list-style-type: none"> <li>→ 最上流課税（輸入段階）</li> </ul> </li> <li>・ ガソリン、灯油、LPガス（自動車用燃料以外） <ul style="list-style-type: none"> <li>→ 上流課税（移出段階等）</li> </ul> </li> </ul> <p><b>【地方税】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 軽油、重油 <ul style="list-style-type: none"> <li>→ 引取課税</li> </ul> </li> <li>・ LPガス（自動車用燃料） <ul style="list-style-type: none"> <li>→ 販売店課税</li> </ul> </li> <li>・ 都市ガス、電気等 <ul style="list-style-type: none"> <li>→ 消費地課税</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>【共同税】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 原油、石炭、輸入石油製品、ガス状炭化水素 <ul style="list-style-type: none"> <li>→ 最上流課税（輸入段階）</li> </ul> </li> <li>・ ガソリン <ul style="list-style-type: none"> <li>→ 上流課税（移出段階等）</li> </ul> </li> </ul> <p><b>【地方税】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 軽油 <ul style="list-style-type: none"> <li>→ 引取課税</li> </ul> </li> </ul>

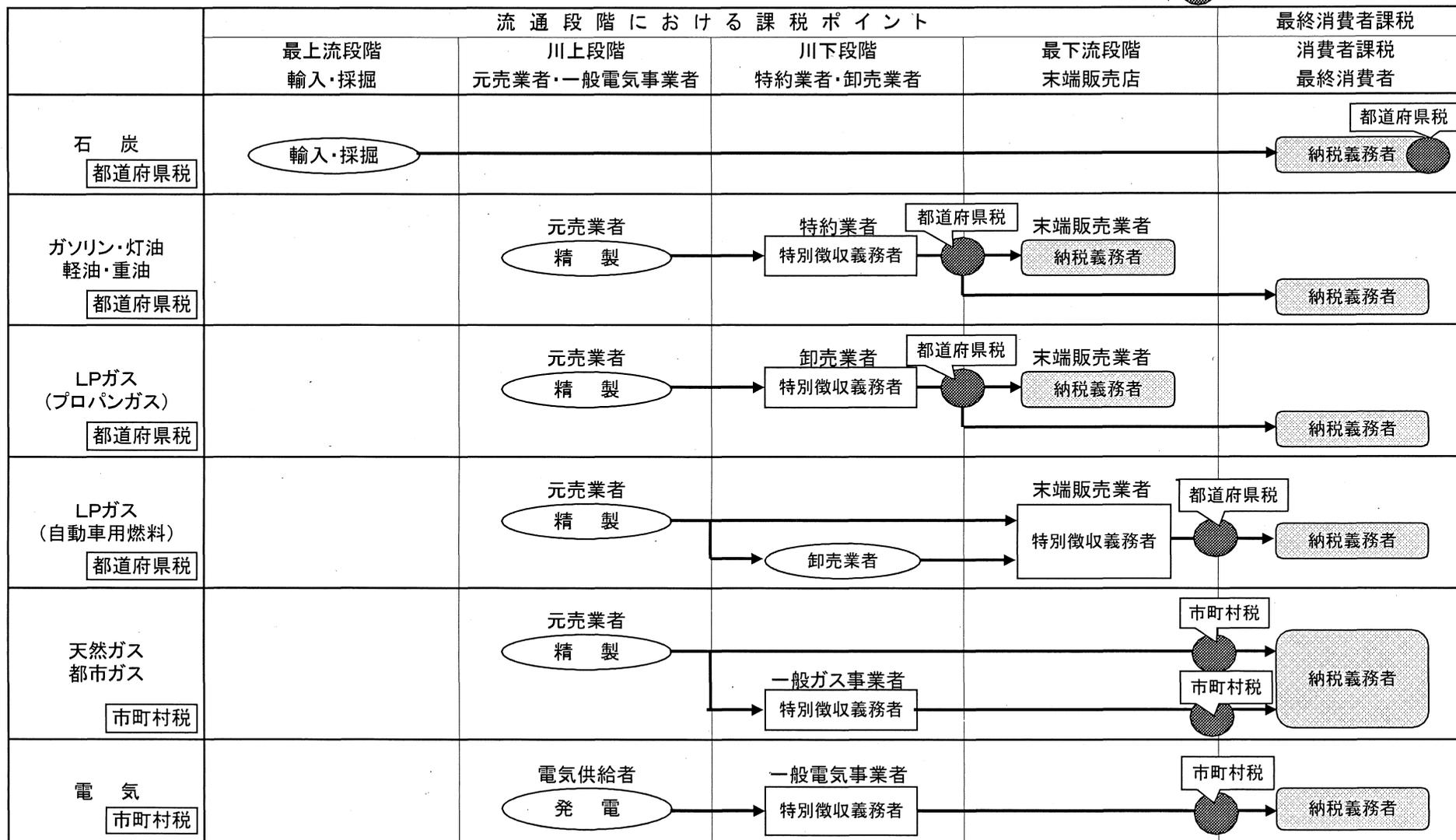
表 2

## 車体課税の見直し案（自動車重量税と自動車税の統合）

項目	内容
課税物件	自動車 〔 軽自動車税の課税客体である自動車及び道路運送車両法第 3 条に規定する大型特殊自動車を除く 〕
納税義務者	自動車の使用者 (自動車検査証に使用者として記載されている者)
課税団体	主たる定置場が所在する都道府県
賦課徴収	車検時における自動車検査証の交付時において、申告納付 (証紙にて納付。継続検査等による自動車検査証の返付を含む)

# 地方環境税の概要

(●は課税ポイントを表す。)



# 化石燃料別の環境税案の概要

(●は課税ポイントを表す。)

	流通段階における課税ポイント				最終消費者課税
	最上流段階 輸入・採掘	川上段階 元売業者・一般電気事業者	川下段階 特約業者・卸売業者	最下流段階 末端販売店	消費者課税 最終消費者
石炭 [国税]	● 納税義務者 [国税]				最終消費者
ガソリン・灯油 [国税]		元売業者 納税義務者 ●	特約業者	末端販売業者	最終消費者
軽油・重油 [都道府県税]		元売業者 精製	特約業者 特別徴収義務者	● 末端販売業者 納税義務者	納税義務者
LPガス (プロパンガス) [国税]		元売業者 納税義務者 ●	卸売業者 特別徴収義務者	末端販売業者	最終消費者
LPガス (自動車用燃料) [都道府県税]		元売業者 精製	卸売業者	● 末端販売業者 特別徴収義務者	納税義務者
天然ガス 都市ガス [市町村税]		元売業者 精製	一般ガス事業者 特別徴収義務者	● 市町村税 ● 市町村税	納税義務者
電気 [市町村税]		電気供給者 発電	一般電気事業者 特別徴収義務者	● 市町村税	納税義務者

「国と地方の環境共同税」案の概要(環境省「地球温暖化対策税」の場合)

(●は課税ポイントを表す。)

